Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/645

23. 02. 95

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Rezzo Schlauch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Das neue Frachtzentrum in Köngen und der fehlende Gleisanschluß

Presseberichten zufolge wird die Post ihr neues Frachtzentrum in Köngen am 6. März in Betrieb nehmen. Weil das neue Frachtzentrum keinen Gleisanschluß hat, muß die Firma Siegloch in Blaufelden, die vor allem den Versand von Zeitschriften betreibt, ihren gesamten Warenausstoß von rund 2 500 Waggons von der Schiene auf die Straße verlagern.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welches Unternehmenskonzept der Bundespost lag dem Frachtzentrum Köngen zugrunde?
2. Nach welchem Fracht- und Frachtverteilungskonzept wurde das Frachtzentrum Köngen geplant?
3. Wann ist die Konzeption dem Land und den Gebietskörperschaften im Detail bekannt gemacht worden?
4. Wie wurden Land und Gebietskörperschaften in Informations- und Entscheidungsprozesse einbezogen?
5. Seit wann stand fest, daß das Frachtzentrum Köngen ohne Gleisanschluß gebaut wird?
6. Wie und wann wurden Land und Gebietskörperschaften darüber informiert?
7. Wann wurde mit dem Bau des Frachtzentrums in Köngen begonnen?
8. Welche Mengen an Gütern werden im Frachtzentrum Köngen umgeschlagen?
9. Über welche Entfernungen werden diese Güter durchschnittlich transportiert?
10. In welcher Höhe würden sich Mehrkosten für die Post ergeben, wenn weiterhin die Schiene anstelle der Straße genutzt würde?
11. Wieviel CO_2 wird durch den Transport dieser Güter auf der Straße mehr produziert gegenüber einem Transport auf der Schiene?

12. Welche Auswirkungen wird die Verlagerung auf die Straße für den Durchgangsverkehr in der Gemeinde Rot am See haben?

13. Welche Folgen für Zulieferer hat die Inbetriebnahme des Frachtzentrums ohne Gleisanschluß?

14. Wann ist der jetzt von Stillegung bedrohte Gleisanschluß der Firma Siegloch gelegt worden?

15. In welcher Höhe sind für die Einrichtung des Gleisanschlusses öffentliche Mittel verwendet worden?

16. Ist der Bundesregierung bekannt, daß das Schienenverkehrsvorhaben der Deutschen Eisenbahngesellschaft und der Firma Transfracht, die im Bereich Lauda – Crailsheim – Donauwörth den Einsatz eines Shuttle-Zuges planen, sich nur rechnet, wenn Großkunden wie die Post nicht abspringen?

17. Entspricht die Inbetriebnahme neuer Frachtzentren der Bundespost ohne Gleisanschluß den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung?

18. Hält die Bundesregierung es für hinnehmbar, wenn durch Entscheidungen von Unternehmen, auf die der Bund noch einen Einfluß hat, der Schienenverkehr in einer ganzen Region bedroht und so die Luftreinhaltepolitik der Bundesregierung konterkariert wird?

19. Welche Änderungen sind zu erwarten, wenn wie geplant auch das neue Briefverteilzentrum in Köngen in Betrieb genommen wird?

20. Ist es möglich, das Frachtzentrum in Köngen nachträglich mit einem Schienenanschluß auszurüsten?

21. Gibt es bei der Post Planungen, das Frachtzentrum Köngen nachträglich mit einem Schienenanschluß zu versehen?

22. Unter welchen Voraussetzungen würde die Post mit einem nachträglich zu errichtenden Gleisanschluß Teile des Frachtaufkommens von der Straße auf die Schiene zurückverlagern?

Bonn, den 21. Februar 1995

Rezzo Schlauch
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333